

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

7 MARS 2008

RÉSOLUTION

**relative au Livre vert de la
Commission européenne
concernant « une nouvelle culture
de la mobilité urbaine »**

RÉSOLUTION

adoptée par le Parlement

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2007-2008

7 MAART 2008

RESOLUTIE

**betreffende het Groenboek
van de Europese Commissie
inzake « een nieuwe stedelijke
mobiliteitscultuur »**

RESOLUTIE

aangenomen door het Parlement

Voir :

Document du Parlement :
A-459/1 – 2007/2008 : Rapport.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-459/1 – 2007/2008 : Verslag.

RÉSOLUTION

**relative au Livre vert
de la Commission européenne concernant
« Une nouvelle culture de la mobilité urbaine »⁽¹⁾**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Livre vert de la Commission européenne du 25 septembre 2007 intitulé « Une nouvelle culture de la mobilité urbaine »;

Constatant avec satisfaction que la Commission européenne se penche sur la problématique de la mobilité, et estimant qu'il s'agit là d'une étape dans la bonne direction à laquelle il peut volontiers souscrire;

Considérant que le Livre vert ne semble pas faire la part belle aux idées et pistes novatrices en matière de mobilité : en effet, celui-ci n'introduit pas de réelle approche novatrice visant à résoudre cette problématique largement partagée, à des degrés divers, par les villes et cités européennes; au contraire, les élus de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont eu de cesse, depuis l'apparition des premiers obstacles en matière de mobilité, de prendre des mesures concrètes, qui en l'occurrence ne sont que partiellement abordées par le Livre vert, visant à son amélioration;

Considérant dès lors que la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement à la pointe en la matière, à moins que le Livre vert fasse preuve d'un manque d'ambition;

Considérant que Bruxelles, vu son statut de ville-capitale de l'Europe, pourrait en tout cas devenir une vitrine en matière de mobilité urbaine : la Région pourrait ainsi accueillir l'observatoire de la mobilité urbaine dont il est question dans le Livre vert, de même qu'elle pourrait s'engager dans des initiatives pilotes visant à faire de Bruxelles un modèle en matière de mobilité; les institutions européennes basées à Bruxelles pourraient de la même manière s'inscrire dans une logique de dialogue avec la Région dans un certain nombre d'expériences communes;

Considérant encore, d'une part, le peu de cas qui est fait dans le Livre vert des aspects sociaux : en effet, si l'on ne peut que saluer les passages dédiés aux personnes à mobilité réduite, aux personnes handicapées ou âgées, les aspects sociaux de la mobilité ne sont que peu évoqués; ces aspects ne sont d'ailleurs pas repris dans les questions posées en fin de chapitre alors qu'ils constituent une préoccupation pour le moins essentielle;

Considérant d'autre part le côté illusoire qui consiste à s'en remettre à une seule autorité supérieure, sorte de *primus inter pares*, ayant pour objectif de définir et de conduire une politique unique en matière de mobilité alors

RESOLUTIE

**betreffende het Groenboek
van de Europese Commissie inzake
« een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur »⁽¹⁾**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het groenboek van de Europese Commissie van 25 september 2007 met als titel « Naar een nieuwe cultuur van stedelijke mobiliteit »;

Met tevredenheid vaststellende dat de Europese Commissie zich over de problematiek van de mobiliteit buigt en menende dat zulks een initiatief in de goede richting is waar het zich graag achter schaart;

Overwegende dat het Groenboek niet veel aandacht lijkt te besteden aan de innoverende ideeën en pistes inzake mobiliteit : het bevat immers geen nieuwe innoverende aanpak om die problematiek, die op grote schaal door de Europese steden in verschillende mate gedeeld wordt, op te lossen; integendeel, de gekozenen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben sinds het opduiken van de eerste hinderpalen inzake mobiliteit onafgebroken concrete maatregelen genomen, die in het Groenboek maar zijdelings te berde gebracht worden, om de toestand te verbeteren;

Bijgevolg overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het voortouw neemt in die aangelegenheid, tenzij het Groenboek weinig ambitieus wil zijn;

Overwegende dat Brussel, gelet op zijn statuut van hoofdstad van Europa, in ieder geval een uitstalraam inzake stedelijke mobiliteit zou kunnen worden : het Gewest zou aldus het observatorium voor de stedelijke mobiliteit waarvan sprake is in het Groenboek kunnen huisvesten, alsook zich toeleggen op proefprojecten die ertoe strekken van Brussel een voorbeeld inzake mobiliteit te maken; de Europese instellingen in Brussel zouden met het Gewest in een aantal gemeenschappelijke experimenten kunnen stappen;

Overwegende, enerzijds, dat er in het Groenboek weinig aandacht wordt geschenken aan de sociale aspecten; het valt weliswaar toe te juichen dat er passages zijn over de personen met beperkte mobiliteit, over de gehandicapten en de bejaarden, maar de sociale aspecten van de mobiliteit komen weinig aan bod; die aspecten komen trouwens ook niet ter sprake in de vragen die worden gesteld aan het einde van het hoofdstuk, terwijl ze een op zijn minst wezenlijke bekommernis zijn;

Overwegende, anderzijds, dat het een illusie is te geloven dat men de zaken aan één enkele hogere instantie kan overlaten, een soort van *primus inter pares*, die één mobiliteitsbeleid moet vaststellen en doen uitvoeren, terwijl de

⁽¹⁾ COM (2007) 551 final.

⁽¹⁾ COM (2007) 551 final.

que la multiplicité des formes exclut qu'elle n'incombe qu'à un seul acteur : en effet, l'objectif poursuivi ne pourra être atteint que par des initiatives adaptées à chacun dans un cadre commun, susceptibles de développer, sur le long terme, un panel d'actions et de mesures concrètes en matière de mobilité;

Adresse au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et à la Commission européenne, les réponses aux questions posées par la Commission au sein du Livre vert susmentionné.

1. Un système de « label » devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?

Un label permettant de reconnaître les efforts consentis par les villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie permettrait certainement de favoriser une émulation positive entre les villes européennes.

Cependant, si la plupart des cités européennes connaissent de nombreuses similitudes, en termes de croissance démographique, d'urbanisation, de développement, d'infrastructure et d'évolution, il convient pourtant, au regard des spécificités de chacune d'elles, de leur topographie, des caractéristiques liées à une historicité propre, des évolutions différencier et configurations multiples qui les caractérisent, ainsi que des spécialisations en matière de développement économique et social, de tempérer tout projet visant à mettre en place un système comparatif trop strict quant à l'évaluation du niveau de mobilité urbaine qui les caractérisent.

En effet, un label engoncé dans un carcan étroit pourrait difficilement faire ressortir, avec les mêmes outils comparatifs, une notation objective des politiques en matière de mobilité déployées par des villes qui connaissent un contexte historique et géographique très variable.

Dès lors, il convient de donner à un tel système des contours souples et adaptés au panel des multiples villes qui parsèment le territoire européen.

2. Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?

A juste titre, les déplacements dits doux, à pied ou à vélo, constituent également une alternative à la voiture. Les autorités concernées doivent prendre en considération, au

veelzijdigheid van de vervoersmodi uitsluit dat zulks aan één actor wordt overgelaten; het vooropgestelde doel kan immers alleen worden bereikt door initiatieven die aangepast zijn aan elkeen, in een gemeenschappelijk kader, en die op lange termijn kunnen leiden tot concrete acties en maatregelen inzake mobiliteit;

Bezorgt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Europese Commissie de antwoorden op de vragen die de Commissie gesteld heeft in het voormelde Groenboek.

1. Zou er een label moeten worden ingevoerd om de inspanningen te belonen van de steden die het voortouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbeteren van de leefomstandigheden ?

Een label dat de inspanningen beloont van de steden die het voortouw nemen in de strijd tegen verkeerscongestie en die ijveren voor het verbeteren van de leefomstandigheden zou zeker positieve wedijver tussen de Europese steden bevorderen.

De meeste Europese steden vertonen weliswaar veel gelijkenissen op het vlak van bevolkingsgroei, stedenbouw, ontwikkeling, infrastructuur en evolutie, maar, gelet op de specifieke kenmerken, de topografie, de eigen geschiedenis, de uiteenlopende evoluties en veelvuldige configuraties en de specifieke economische en sociale ontwikkeling van elke stad, dienen plannen om al te strikte benchmarking in te voeren met het oog op de evaluatie van de kenmerkende stedelijke mobiliteit te worden afgezwakt.

Een in een strikt keurslijf gegoten label dat gebaseerd is op identieke benchmarkingtools, zou immers haaks staan op een objectieve evaluatie van het mobiliteitsbeleid dat wordt gevoerd door steden met een sterk verschillende historische en geografische context.

Een dergelijk comparatief systeem dient derhalve versoepeld en aangepast te worden aan het grote aantal Europese steden die over het hele Europese grondgebied verspreid liggen.

2. Welke maatregelen komen in aanmerking om verplaatsingen te voet of per fiets te bevorderen als echte alternatieven voor de wagen ?

Zachte mobiliteit, te weten verplaatsingen te voet of per fiets, zijn terecht eveneens een alternatief voor de wagen. Via hun mobiliteitsbeleid, moeten de bevoegde overheden

sein de leur politique de mobilité, la nécessité de garantir de manière prioritaire la protection, le confort et la rapidité des déplacements doux.

Cette approche nécessite un meilleur partage de l'espace public réservant une plus grande place aux modes doux.

Il convient de rendre ces déplacements des plus agréables et des plus sûrs, notamment par un renforcement de la sécurité des piétons, la réalisation des zones 30, zones résidentielles et piétonnes ainsi que par des cheminements sans obstacles.

Une véritable politique de soutien au mode de déplacement cycliste doit à tout le moins être mise en œuvre, voire intensifiée, par exemple par l'implantation d'itinéraires cyclables, l'offre d'avantages quant aux équipements (parking vélos de qualité) ou à la tarification (coût des transports publics et variabilité aux kilomètres parcourus des transports privés) pour encourager le public à utiliser les transports en commun ou doux du début à la fin de la chaîne de déplacement, notamment en facilitant les trajets combinés vélo/transports en commun.

Les travaux visant à améliorer le confort et la sécurité de l'espace public, en tenant compte des besoins des usagers les plus faibles (éclairage de qualité, limitation des obstacles physiques sur les trottoirs, politique de rénovation et d'aménagement des trottoirs et des carrefours adéquate) doivent être mis en œuvre.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts (camions, voitures, motos, vélos, selon les cas) doit devenir une priorité policière afin de diminuer les accidents, principalement avec dégâts corporels. Une réelle sécurisation des déplacements piétons et cyclistes permettrait certainement de convaincre les parents de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo ce qui, étant donné l'importance du nombre de déplacements liés aux transports des enfants à destination des lieux de scolarisation, aurait certainement un impact non négligeable en termes de report modal de la voiture vers la marche ou le vélo.

Il convient aussi, dans cette optique, de ne pas laisser de côté les nouveaux modes de déplacements dits ludiques alternatifs (skate, roller).

3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

Outre les pistes dégagées spécifiquement en faveur d'un transfert modal vers la marche ou le vélo, il est important d'assurer un report de la voiture vers les transports en commun. A cet effet, il est fondamental d'extraire les bus et

bij voorrang de bescherming, het comfort en de snelheid van de vormen van zachte mobiliteit waarborgen.

Die aanpak vereist een betere verdeling van de openbare ruimte, met meer plaats voor de vormen van zachte mobiliteit.

Die verplaatsingen moeten zo aangenaam en veilig mogelijk worden, onder meer door de veiligheid voor de voetgangers te vergroten, zones 30 en woon- en voetgangersgebieden alsook parcours zonder obstakels aan te leggen.

Een beleid dat er daadwerkelijk op gericht is verplaatsingen per fiets te bevorderen, moet op zijn minst bijvoorbeeld zorgen voor de aanleg van – meer – fietspaden, een ruim aanbod aan voorzieningen (degelijke fietsenstallingen) of tarivering (kosten van het openbaar vervoer en variabiliteit naar gelang van de met privévervoer afgelegde kilometers), teneinde de bevolking ertoe aan te zetten gebruik te maken van het openbaar vervoer of vormen van zachte mobiliteit van het begin tot het einde van de vervoersketen, onder meer door de combinatie van fiets/openbaar vervoer te vergemakkelijken.

De werken om het comfort en de veiligheid van de openbare ruimte te verbeteren, rekening houdend met de behoeften van de zwakkste weggebruikers (goede verlichting, beperking van de fysieke obstakels op de trottoirs, aangepast beleid inzake renovatie en aanleg van stoepen en kruispunten), moeten worden uitgevoerd.

Voorts moet de naleving van het verkeersreglement door de sterke weggebruikers (vrachtwagens, wagens, moto's en fietsen volgens het geval) een prioriteit worden voor de politie om het aantal ongevallen, vooral die met lichamelijke letsets, te verminderen. Echte veilige verplaatsingen te voet en per fiets zouden de ouders er zeker kunnen van overtuigen om hun kinderen te voet of per fiets te laten gaan. Gezien het grote aantal verplaatsingen die verband houden met het vervoer van de kinderen naar de scholen, zou dat een niet onaanzienlijke impact hebben op de overschakeling van de auto naar het wandelen of het fietsen.

In die optiek mag men ook de nieuwe zogeheten alternatieve vervoermiddelen (skate, rolschaats) niet opzijschuiven.

3. Wat zou men kunnen doen om ervoor te zorgen dat men kiest voor duurzaam vervoer in de steden ?

Afgezien van wat er specifiek gedaan wordt om het wandelen en fietsen te bevorderen, is het van belang om ervoor te zorgen dat men de wagen inruilt voor het openbaar vervoer. Daartoe is het van fundamenteel belang om de bussen

trams de la circulation automobile afin de leur assurer une meilleure vitesse commerciale, une plus grande régularité et une meilleure fréquence. Une fois encore, l'aménagement et le partage de l'espace public doivent se trouver au cœur du dispositif.

Une politique de stationnement réfléchie constitue également un outil permettant de dissuader le recours à l'automobile pour rejoindre des lieux desservis par les transports en commun.

Concernant le transport de personnes, il convient de mettre en place une politique intégrée afin de favoriser l'utilisation des transports en commun par les citoyens. Ainsi la création de parkings de transit (ou parkings de dissuasion) à l'entrée des villes, qui seraient à proximité des transports en commun, et l'amélioration qualitative des services des transports publics (notamment par l'aménagement des lieux de correspondances, l'intégration tarifaire et la coordination des horaires, la complémentarité des offres de transports publics et la promotion de l'intermodalité entre les transports en commun par le développement de « nœuds multimodaux » qui intègrent divers types de transports collectifs) contribue notamment à cet objectif.

Aussi, une idée pourrait être de transférer l'avantage (notamment fiscal) que représente la voiture de société, en un autre avantage, qui ne ferait pas la part belle à l'utilisation de la voiture.

Enfin, pour ce qui concerne le transport de personnes, il conviendrait de lancer des campagnes de sensibilisation incitant les usagers de la ville à un usage raisonné de l'automobile.

Concernant le transport de fret, afin de désengorger les villes du transport de marchandises en transit, le développement du rail, notamment via le réseau TGV fret européen, du réseau fluvial (autoroutes fluviales type Seine-Nord-Europe) et de l'activité portuaire, pour les villes concernées, apparaissent comme étant une solution tout indiquée dans le cadre d'un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes.

En effet, le ferromontage et les voies fluviales s'imposent comme des modes de transport complémentaires à la route pour ces marchandises, ainsi que pour certaines matières dangereuses.

Si jusqu'à présent, les acteurs du transport ont privilégié l'autonomie, la rapidité et la souplesse des camions au détriment d'autres moyens, il convient de préciser qu'actuellement ce choix devient préoccupant. En effet, il induit la hausse du trafic routier et des délais d'acheminement incitant à l'augmentation de la vitesse et de la capacité de tonnage des camions. Aussi des investissements européens visant à promouvoir le transport multimodal peuvent apparaître comme des pistes à encourager.

en de trams uit het autoverkeer te halen en aldus hun reis snelheid, regelmaat en frequentie te verhogen. Eens te meer moeten de inrichting en het delen van de openbare ruimte centraal staan.

Een doordacht parkeerbeleid is ook een middel dat ont radend werkt om met de auto naar door het openbaar ver voer bediende plaatsen te gaan.

Inzake het vervoer van personen, behoort er een ge integreerd beleid te worden opgezet om het gebruik van het openbaar vervoer door de burgers te bevorderen. De aanleg van overstapparkeerplaatsen (of ontradingparkeerplaatsen) aan de invalswegen van de steden in de buurt van openbaar vervoer en de kwalitatieve verbetering van de openbaarvervoerdiensten (inzonderheid door de aanleg van overstapplaatsen, de tariefspraken en de coördinatie van de dienstregelingen, de complementariteit van het openbaarvervoeraanbod en de bevordering van de intermodaliteit tussen de openbaarvervoermodi door de ontwikkeling van multimodale knooppunten voor verschillende types van openbaar vervoer) draagt daar onder meer toe bij.

Men zou ook het voordeel (inzonderheid fiscaal) dat de firmawagen inhoudt kunnen omzetten in een ander voordeel dat de wagen niet zou bevoordelen.

Ten slotte zou men, inzake het personenvervoer, bewust makingscampagnes moeten opzetten om in de stad verstandig gebruik te maken van de auto.

Inzake het vrachtvervoer moet, om de steden te onlasten van het transit-goederenvervoer, het spoor worden uitgebouwd, inzonderheid door het Europees HST-vrachtnet, het rivier netwerk (riviersnelwegen van het type Seine-Noord-Europa) en de havenactiviteit. Voor de betrokken steden, lijken dat geknipte oplossingen in het kader van een keuze voor duurzaam vervoer in de stad.

Het rail-routevervoer en het vervoer via de rivieren moeten complementaire vervoermodi worden voor het vervoer langs de weg van goederen en sommige gevaarlijke goederen.

De vervoersactoren waren tot nu toe gesteld op autonomie, snelheid en soepelheid voor vrachtwagens ten nadele van andere middelen. Er moet worden geponeerd dat die keuze heden onrustbarend wordt. Een en ander zorgt voor meer wegverkeer en transporttijden die aanzetten tot hogere snelheid en groter laadvermogen van de vrachtwagens. Europese investeringen om het multimodaal vervoer te bevorderen moeten worden aangemoedigd.

L'arrivée des futurs « supercamions » de vingt-cinq mètres de long en Europe, dont la circulation ne peut être envisagée en zone urbaine, induira la création de centres d'éclatement et amènera à repenser la problématique des livraisons de marchandises en ville.

4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?

Précisons qu'au niveau international, l'OCDE et l'ONU ont déjà créé des groupes de réflexion sur les stratégies d'achats publics écologiques depuis une dizaine d'années.

Au niveau européen, des directives telles que la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 vont déjà dans le sens d'une intégration des considérations environnementales dans lesdits marchés.

Des aides à l'achat de véhicules par les administrations et entreprises publiques correspondant aux normes Euro, moins polluantes, constitueraient un premier pas dans cette direction.

Cette vision doit donc être constamment encouragée via le développement de guides, de formations – notamment à destination des personnes qui rédigent les offres de marchés publics – et la mise en place de soutiens financiers aux investissements verts, afin de promouvoir l'achat par les services publics de moyens de transport en commun ou de véhicules de service les plus respectueux de l'environnement et fabriqués dans des conditions sociales respectueuses de la dignité humaine.

5. Comment promouvoir les marchés publics « verts » conjoints à plusieurs collectivités ?

La promotion et la mise en place de centrales d'achat regroupant plusieurs collectivités pourraient permettre, dans une certaine mesure, de pallier cette problématique. Notamment, par la mise en place d'économies d'échelle découlant du principe d'achat groupé et par la faculté de pouvoir négocier un tarif avantageux auprès du fournisseur.

Ceci pourrait notamment être le cas pour les taxis.

A ce titre, il convient de définir la meilleure façon de faire profiter le plus largement possible et de la manière la plus équitable qui soit ce principe de centrale d'achat.

De komst van de toekomstige vijfentwintig meter lange supervrachtwagens in Europa, die niet in de steden zouden mogen rijden, zal ervoor zorgen dat er verdeelcentra worden gebouwd en dat er opnieuw moet worden nagedacht over het vraagstuk van de levering van goederen in de stad.

4. Hoe kan de aanwending van schone en energie-efficiënte technologie in het openbaar vervoer nog meer worden gestimuleerd ?

Op internationaal vlak hebben de OESO en de VN al een aantal jaar geleden reflectiegroepen in het leven geroepen om na te denken over de strategie voor ecologisch verantwoorde overheidsaankopen.

In Europa gaan richtlijnen zoals richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 en richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 al in de richting van het verwerken van milieuoverwegingen in die opdrachten.

Steun bij de aankoop van voertuigen door de besturen en overheidsbedrijven die overeenkomen met de Euronormen, die minder vervuilen, zou een eerste stap in die richting zijn.

Die visie moet dus stevast worden aangemoedigd via gidsen, opleidingen – inzonderheid voor mensen die offertes voor overheidsopdrachten opstellen – en door de invoering van financiële steun voor groene investeringen om de aankoop door overheidsdiensten van milieuvriendelijkere openbaarvervoermiddelen of van dienstwagens die worden gebouwd in menswaardige sociale omstandigheden te bevorderen.

5. Hoe kunnen gezamenlijke « groene » overheidsopdrachten voor verschillende lichamen worden bevorderd ?

De bevordering en de invoering van aankoopcentrales met verschillende instanties zou het in zekere mate mogelijk maken om dat probleem aan te pakken, inzonderheid door schaalvoordelen die voortvloeien uit het principe van de gezamenlijke aankoop en door de mogelijkheid om over een voordelig tarief te onderhandelen met de leverancier.

Dat zou kunnen voor de taxi's.

Daarom moet worden bepaald hoe men het best het meest en op de billijkste manier profijt kan halen uit de aankoopcentrale.

6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ? Y a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?

La définition du concept de « zone verte » n'étant pas largement connue, des précisions quant à ce qu'elle recouvre en milieu urbain seraient bienvenues. L'utilisation des concepts en général, lorsqu'il s'agit d'établir des politiques communes à plusieurs pays ou villes de cultures variées, devrait se faire dans la certitude de leur compréhension par tous les acteurs des politiques de mobilité, ce par-delà les frontières.

7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?

Le terme de conduite écologique paraît peu approprié dans la mesure où la voiture individuelle n'est en soi pas un moyen de déplacement écologique.

La promotion, massive, de la formation à la conduite souple apparaît comme la voie à suivre en la matière, que ce soit pour les auto-écoles ou les formations destinées aux chauffeurs de transports publics.

Si l'on peut saluer les avantages que cette technique apporte à l'environnement, il faut préciser qu'elle implique une adaptation drastique du style de conduite. Dès lors qu'il n'existe pas d'automatisme ou de comportement inné, la formation et l'enseignement au sein des auto-écoles de ce type de conduite doivent être appuyés par les autorités.

En effet, il n'est pas toujours évident d'acquérir ce comportement louable et un tel changement ne pourra s'effectuer que grâce à un entraînement suivi et une période d'attention particulière pour les méthodes enseignées. Les utilisateurs d'automobiles pourront ainsi développer des automatismes et faire de la conduite moins polluante un large usage, voire une habitude.

Par ailleurs, on pourrait envisager d'imposer aux employeurs l'intégration de la conduite souple au sein de leur stratégie de management de leur flotte de véhicules.

Enfin, l'évaluation lors des examens en vue de l'obtention du permis de conduire devrait prendre en compte le recours à un style de conduite moins polluant.

6. Moet men criteria stellen of richtlijnen opstellen voor de afbakening van de groene zones en de vaststelling van de beperkende maatregelen die erop van toepassing zijn ? Wat is het beste middel om een en ander te verzoenen met de vrijheid van verkeer ? Is er een probleem met de grensoverschrijdende uitvoering van de lokale regels die op de groene zones van toepassing zijn ?

De definitie van het begrip « groene zone » is niet alom bekend en daarom zouden preciseringen over wat dat inhoudt in een stadsmilieu welkom zijn. Bij het gebruik van concepten in het algemeen, wanneer het erom gaat een gemeenschappelijk beleid vast te stellen voor verschillende landen of steden met een gevarieerde cultuur, zou men zeker moeten weten wat alle actoren van het mobiliteitsbeleid over de grenzen heen begrijpen.

7. Hoe milieuvriendelijk gedrag nog meer bevorderen ?

Het begrip milieuvriendelijk gedrag lijkt weinig aangezien een individuele wagen op zich geen milieuvriendelijke vervoerwijze is.

De massale promotie van de ecologisch verantwoorde rijstijl lijkt de te volgen weg, of het nu gaat over autorijscholen of opleidingen voor de chauffeurs van het openbaar vervoer.

Men kan de voordelen van die techniek voor het milieu loven, maar er dient gepreciseerd te worden dat zulks impliceert dat de rijstijl drastisch omgegooid moet worden. Aangezien er geen automatismen of aangeboren rijstijl bestaan, moet de overheid achter de opleidingen voor een ecologisch verantwoorde rijstijl in de autorijscholen staan.

Het is natuurlijk niet altijd evident om zich die lovendwaardige rijstijl eigen te maken en een dergelijke aanpassing is slechts mogelijk na een doorgedreven training en een periode vol bijzondere aandacht voor de onderwezen technieken. De autobestuurders kunnen aldus automatismen aanleren en ruim gebruik of zelfs een gewoonte maken van een minder vervuilende rijstijl.

Ook kan men overwegen om de werkgevers te verplichten om de ecologisch verantwoorde rijstijl te integreren in hun managementstrategie voor hun wagenpark.

De evaluatie tijdens de examens voor het behalen van het rijbewijs zou aandacht moeten hebben voor een minder vervuilende rijstijl.

8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

L'information est un outil fondamental dans l'organisation d'un déplacement, particulièrement lorsqu'il s'effectue en transports en commun. Un accès à des horaires en temps réel via Internet mais surtout aux haltes est crucial afin de permettre à l'usager d'adapter sa stratégie et d'effectuer le choix qui lui permettra de réduire au maximum son temps de parcours. L'accès aux informations via les opérateurs GSM doit toutefois être gratuit (un système tel que par SMS éventuellement surtaxés n'est pas efficace).

Une information en temps réel à destination des automobilistes, telle que le nombre de places disponibles dans les parkings environnants ou à certains endroits clés en fonction du trafic, peut également contribuer à une diminution de l'engorgement en permettant une adaptation des itinéraires en fonction de la situation sur les principaux axes de circulation.

9. D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer ?

Il est indéniable que les multiples technologies utilisées dans les systèmes de transports intelligents connaissent diverses déclinaisons, allant de systèmes de gestion basiques à l'instar de la navigation automobile (de type GPS), des systèmes de gestion des feux, des systèmes de gestion des conteneurs, des panneaux à messages dynamiques, des radars automatiques ou de la vidéosurveillance aux applications plus avancées qui intègrent des données en temps réel avec retours d'informations de nombreuses sources, comme les informations météorologiques, les systèmes de dégivrage des ponts, etc.

Eu égard à ces éléments et dans le respect de la protection de la vie privée, nous sommes d'avis qu'il convient de promouvoir en priorité, outre leur interopérabilité, les applications utiles au plus grand nombre, accroissant la sécurité sur la voie publique et aux services de transport public en particulier.

Enfin, outre l'attente de l'effectivité du système satellitaire Galileo, ajoutons que la promotion du paiement par cartes à puce permettant de charger tous les types de contrats de transport couplé à un abonnement de parking ou encore à des abonnements à des activités culturelles, ajouté à l'introduction de possibilités de différencier les tarifs en fonction du moment ou du groupe cible vont dans ce sens.

8. Zou men betere informatie voor de reizigers moeten tot stand brengen en aanmoedigen ?

Informatie is een fundamenteel hulpmiddel bij de organisatie van een verplaatsing, in het bijzonder in het geval van het openbaar vervoer. Toegang tot uurregelingen in real time via internet maar vooral bij de haltes is van cruciaal belang om de reiziger de kans te geven zijn strategie aan te passen en de keuze te maken die hem in staat zal stellen om zijn reistijd zo kort mogelijk te houden. De toegang tot de informatie via de GSM-operatoren moet echter gratis zijn (een systeem met sms dat eventueel nog eens extra belast wordt, is niet efficiënt).

Informatie in reële tijd voor de automobilisten, zoals het aantal beschikbare plaatsen in de parkeeruimten in de buurt, of op bepaalde belangrijke verkeersknooppunten naar gelang van de verkeersafwikkeling, kan ook bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie doordat de automobilisten hun traject kunnen aanpassen volgens de situatie op de hoofdwegen.

9. Zullen andere acties nodig zijn om de normalisering van de interfaces en de compatibiliteit van de ITS-toepassingen in de steden te verzekeren ? Zo ja, met welke prioritaire toepassingen dient dan begonnen te worden ?

Het is een feit dat de talloze technologieën die in de intelligentie transportsystemen gebruikt worden verschillende vormen kunnen aannemen, gaande van eenvoudige beheersystemen naar het voorbeeld van de autonavigatie (type GPS), systemen voor het regelen van de verkeerslichten, systemen voor het beheer van de containers, de dynamische informatieborden, onbemande camera's of videotoezicht, tot meer geavanceerde toepassingen die gebruik maken van real time gegevens met feedback van informatie uit verschillende bronnen, zoals weerberichten, systemen voor het ijzelvrij maken van bruggen enzovoort.

Gelet op die elementen, en met respect voor de privacy, zijn wij de mening toegedaan dat men eerst werk moet maken, naast de interoperabiliteit, van de toepassingen die nuttig zijn voor de meerderheid en die de veiligheid op de openbare weg verbeteren, en voor het openbaar vervoer in het bijzonder.

Het blijft niet enkel nog wachten op de efficiëntie van het Galileo-satellietsysteem. Wij wijzen er ook nog op dat de bevordering van de betaling met chipkaarten die het mogelijk maken alle soorten vervoersovereenkomsten op te laden, gekoppeld aan een parkingabonnement of nog aan abonnementen op culturele activiteiten en aansluitend op de invoering van mogelijkheden om een onderscheid te maken in de tarieven naargelang het ogenblik of de doelgroep, in die richting gaan.

10. Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?

Afin d'améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques en matière de développement des systèmes de transports intelligents, la création d'une plate-forme regroupant différents paliers de pouvoirs (locaux, régionaux, ...), le milieu universitaire, les fournisseurs de technologie ainsi que des exploitants de services et réseaux de transport apparaît comme étant un moyen efficient en matière de sensibilisation et de diffusion des connaissances sur le potentiel des STI et sur les questions et problèmes connexes.

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettra d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement plus évoluées. Le tout dans le respect de la protection de la vie privée.

11. Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?

La promotion et la recherche de l'aspect qualitatif du transport public sont des vecteurs essentiels dans la promotion d'alternatives crédibles à la voiture particulière.

En effet, ce mode de transport est le plus à même d'attirer et de conserver des usagers lorsque la qualité du service est au rendez-vous.

Dès lors, outre l'importance des aspects socio-économiques, il faut accorder une attention particulière à la qualité de l'offre en transports publics. Cette recherche est à envisager en termes de fréquence, de rapidité (vitesse commerciale) mais aussi de confort afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun aux yeux des citoyens.

Aussi, il convient concrètement de penser à l'intégration tarifaire, au sein d'une même ville, entre les diverses sociétés de transports en commun (suburbains, chemins de fer ...), à l'aménagement des lieux de correspondance et à la coordination des horaires.

Toujours en termes d'attractivité, les transports publics devant profiter à tous, il convient d'insister sur leur accessibilité, tant matérielle que physique pour l'ensemble des catégories de la population (personnes à faibles revenus, personnes âgées, PMR, familles avec des enfants en bas âge ou poussettes ...). Cette accessibilité doit comprendre une amélioration de la signalétique pour être compréhensible par des personnes présentant un handicap mental ou une méconnaissance de la langue.

10. Hoe kan, inzake ITS, de uitwisseling van informatie en gedragscodes tussen alle betrokken partijen verbeterd worden ?

Om de uitwisseling van informatie en gedragscodes op het vlak van de ontwikkeling van de intelligente transportsystemen te verbeteren, lijkt de oprichting van een platform met de verschillende gezagsniveaus (lokaal, ge-westelijk ...), het academische milieu, de leveranciers van technologie en de exploitanten van transportdiensten en -netwerken een efficiënt middel inzake de sensibilisering en de verspreiding van de kennis over het potentieel van de ITS en de aanverwante vragen en problemen.

De bevordering van intra-Europese en internationale partnerships inzake onderzoek en ontwikkeling van de ITS zal het mogelijk maken een definitie te geven van de normen en de activiteiten inzake tenchnologieoverdracht. Hetzelfde moet mogelijk zijn voor het delen van de kennis inzake de te nemen meer gevorderde initiatieven op het vlak van ontplooiing. Dat alles met respect voor de privacy.

11. Hoe kan men de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Europese steden verbeteren ?

De bevordering van en het zoeken naar het kwalitatieve aspect van het openbaar vervoer zijn essentiële vectoren bij de bevordering van geloofwaardige alternatieven voor het persoonlijke voertuig.

Die vervoerwijze is immers het meest geschikt om reizigers aan te trekken en te houden wanneer de kwaliteit van de dienstverlening is zoals verwacht.

Naast het belang van de sociaaleconomische aspecten, moet ook bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer. Dat onderzoek moet bekijken worden vanuit een invalshoek van frequenties, snelheid (reissnelheid), maar ook van comfort om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor de burgers te verbeteren.

Men moet ook concreet denken aan de tariefintegratie, binnen eenzelfde stad, tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen (voorstedelijk, spoorwegen ...), de aanleg van de overstapplaatsen en de coördinatie van de uurregelingen.

Wat nog steeds de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer betreft, moet iedereen kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat bijgevolg zowel materieel als fysiek toegankelijk moet zijn voor alle bevolkingscategorieën (personen met een laag inkomen, bejaarden, personen met beperkte mobiliteit, gezinnen met kleine kinderen of wandelwagentjes ...). Een betere toegankelijkheid veronderstelt ook een verbetering van de signaletiek, die begrijpelijk moet zijn voor personen die een mentale handicap of een gebrekkige kennis van de taal hebben.

Des paramètres tels que la disponibilité de places assises dans les véhicules permettant de lire ou simplement de se reposer peuvent influencer le choix du mode de transport. La qualité des lieux d'attente des trams, bus et métro est également à prendre en compte.

Dans cette optique, il convient de ne pas omettre la qualité de l'environnement de travail au sein du secteur des transports publics, car c'est incontestablement l'un des éléments essentiels permettant d'assurer la qualité du service à la clientèle et de la sécurité routière. A cet effet, le recours à la formation professionnelle devrait être facilité au sein desdites entreprises et une attention particulière devrait être portée à la qualité des conditions de travail du personnel.

12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?

L'implantation de couloirs de circulation réservés au transport public de surface semble une solution avantageuse car elle combine partage de l'espace public et amélioration de l'offre de transport en commun.

En effet, cette option, outre son caractère peu onéreux en termes d'investissements, permet d'améliorer nettement la fréquence et la ponctualité des véhicules de transport en commun, même aux heures de pointe et offre une vitesse commerciale plus élevée entre deux arrêts, en réduisant les temps de parcours. Par ailleurs, les voies réservées aux transports collectifs permettent un nouveau partage de l'espace. De plus, les voies mixtes transports collectifs/vélos permettent également d'améliorer les cheminements cyclistes.

Il s'agit donc bien, par le biais de l'aménagement du territoire, de mettre en place une politique des transports et des déplacements basés sur l'utilisation de moyens communs, afin de les rendre plus attractifs que les moyens individuels.

L'objectif global est par conséquent l'incitation des conducteurs d'automobiles à changer leurs habitudes.

13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?

Bien que nous ne soyons pas demandeurs de l'établissement d'une charte européenne des droits et des devoirs des usagers des transports collectifs, nous insistons, au cas où elle devrait voir le jour, pour que celle-ci s'étende à tous les usagers des transports et pas uniquement aux passagers des transports collectifs.

Parameters zoals de beschikbaarheid van zitplaatsen in de voertuigen om te kunnen lezen of uit te rusten, kunnen de keuze van de vervoersmodus beïnvloeden. De wachthokjes aan de tram-, bus- en metrolijnen moeten ook van voldoende kwaliteit zijn.

In dat verband mag men de kwaliteit van de arbeidsomgeving in de sector van het openbaar vervoer niet uit het oog verliezen, want dat is onbetwistbaar een van de essentiële elementen om een hoge kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en verkeersveiligheid te garanderen. Daartoe zou de toegang tot de beroepsopleiding in de vervoerbedrijven vergemakkelijkt moeten worden en zou bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden van het personeel.

12. Zou het aanleggen van eigen banen voor het openbaar vervoer moeten worden aangemoedigd ?

Het aanleggen van rijstroken die gereserveerd zijn voor het bovengronds openbaar vervoer lijkt een voordelijke oplossing, want de verdeling van de openbare ruimte wordt dan gecombineerd met een verbetering van het openbaarvervoeraanbod.

Die beleidskeuze vergt immers niet alleen weinig investeringen, maar maakt het tevens mogelijk om de frequentie en de stiptheid van de voertuigen van het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren, zelfs tijdens de spitsuren. De reis-snelheid tussen twee haltes wordt verhoogd en de ritlijden worden ingekort. Voorts zorgen de eigen banen voor het openbaar vervoer voor een andere ruimtelijke indeling. Bovendien verbeteren de gemengde rijstroken, die zowel voor het openbaar vervoer als de fietsers zijn gereserveerd, de doorstroming van de fietsers.

Het is dus wel degelijk de bedoeling om, via ruimtelijke ordening, een vervoersbeleid in te voeren dat gebaseerd is op het gebruik van gemeenschappelijk vervoermiddelen, en die aantrekkelijker te maken dan de individuele vervoermiddelen.

De algemene doelstelling bestaat er bijgevolg in de auto-bestuurders ertoe aan te zetten hun gewoonten te wijzigen.

13. Is er behoefte aan een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer ?

We zijn geen vragende partij voor een Europees handvest van de rechten en plichten van de gebruikers van het openbaar vervoer, maar we dringen erop aan dat, in geval een dergelijk handvest zou worden opgesteld, het van toepassing is op alle reizigers en niet alleen op de gebruikers van het openbaar vervoer.

14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?

Cette problématique doit prendre en compte les questions d'aménagement du territoire. L'implantation des activités économiques, des équipements collectifs et de l'habitat jouent un rôle décisif dans le choix du mode de déplacement ainsi que dans le nombre et la longueur des déplacements. Les questions de densité de l'habitat, de décentralisation des équipements collectifs et des commerces sont cruciales à cet égard.

En ce qui concerne le transport de marchandises, rappelons que nous avons déjà jeté quelques pistes au sein de la réponse à la question numéro 3. Parallèlement à cela, précisons que la création et la promotion de centres de distribution urbains et de parkings pour poids lourds à proximité des noeuds intermodaux doivent être encouragées. L'objectif étant de réduire le trafic des camions et autres poids lourds au sein des villes, permettant par là le regroupement de ceux-ci en dehors des zones d'habitation.

On pourrait de la sorte envisager un transfert de leurs marchandises dans des véhicules de plus petite taille.

Enfin, il convient d'étudier la possibilité de limiter l'accès de ceux-ci, selon des horaires compatibles avec la fluidité du trafic, aux voiries commerçantes et aux grands axes de pénétration. Cette dernière possibilité est à entrevoir sous l'angle d'une politique de répression plus accrue du stationnement illicite des poids lourds et des véhicules occupant illégalement des places réservées aux zones de livraison.

15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?

De par la transversalité et les enjeux qui en découlent, les politiques liées au développement et à la promotion de la mobilité sont étroitement interdépendantes de celles liées à l'aménagement du territoire.

Dans cette optique, les stratégies à mettre en œuvre sont à entrevoir dans le cadre d'une perspective plus globale, incluant tout autant les actions sur l'offre en transport en général, que celles visant à encadrer les tendances en matière de choix d'implantation par les acteurs économiques.

Auparavant, la politique en matière de transports urbains consistait surtout à essayer de satisfaire ou de maîtriser la mobilité par des mesures sur l'offre de transport (construction de métros, de voies rapides urbaines et amélioration des performances des transports en commun de surface).

14. Welke maatregelen zou men kunnen nemen om het reizigers- en goederenvervoer beter te integreren in het onderzoek naar en de planning van de stedelijke mobiliteit ?

Die problematiek moet rekening houden met de kwesties inzake ruimtelijke ordening. De vestiging van economische activiteiten, collectieve voorzieningen en habitat spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de vervoersmodus en bij het aantal en de afstand van de verplaatsingen. Bewoningsdichtheid, decentralisatie van de collectieve voorzieningen en ligging van de winkels zijn in dat verband van cruciaal belang.

Wat het goederenvervoer betreft, memoreren we dat we al enkele denksporen hebben aangereikt in het antwoord op vraag nr. 3. We wensen daarnaast te preciseren dat de oprichting en de promotie van stedelijke distributiecentra en parkeerterreinen voor vrachtwagens in de buurt van intermodale knooppunten moeten worden aangemoedigd. Het is immers de bedoeling om het vrachtwagenverkeer in de steden te verminderen en de vrachtwagens uit de woongebieden te weren.

Men zou aldus kunnen overwegen om de goederen in kleinere voertuigen over te laden.

Ten slotte moet men bestuderen of men de toegang van vrachtwagens tot de winkelstraten en de grote invalswegen kan beperken op basis van een volgens met de verkeersdoorstroming verenigbare uurregeling. Die laatste mogelijkheid moet worden bestudeerd vanuit het oogpunt van een strenger repressiever beleid tegen het illegaal parkeren van vrachtwagens en van voertuigen die gereserveerde plaatsen op de leveringszones innemen.

15. Hoe kunnen stedelijk en interstedelijk vervoer beter gecoördineerd worden met ruimtelijke ordening ? Welk type organisatiestructuur zou aangepast kunnen zijn ?

Wegens het transversale karakter van het mobiliteitsvraagstuk en de uitdagingen die daaruit voortvloeien, hangt het beleid ter ontwikkeling en bevordering van de mobiliteit nauw samen met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening.

In dat verband, moeten de toe te passen strategieën passen in een breder perspectief, dat evenzeer acties inzake het vervoersaanbod in het algemeen omvat, naast acties om de trends inzake vestigingskeuze van de economische actoren te sturen.

Vroeger bestond het stedelijk vervoersbeleid er vooral in te trachten de mobiliteitsbehoeften te vervullen of te beheersen door maatregelen op het vlak van het vervoersaanbod (aanleg van metrolijnen en van snelwegen in de stad en verbetering van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer).

L'évolution des cités, l'engorgement croissant et les différents freins à la mobilité impliquent que l'on définisse des stratégies plus larges, ayant pour but de réduire l'utilisation de la voiture particulière, notamment par l'amélioration générale de l'accessibilité des centres de ville, le développement de plans de déplacement d'entreprises, tout en maîtrisant la localisation des fonctions et des activités, compte tenu des besoins de mobilité qu'elles engendrent.

En conclusion, la cité en tant qu'acteur principal de l'organisation du territoire, ainsi que les entités qui la composent, doivent être mises sur le devant de la scène lors de la mise en place de stratégies de villes.

Une politique visant à encourager le logement en ville et le développement de projets de logements contribue également à désengorger les villes de l'afflux de navetteurs.

Par ailleurs, la localisation des entreprises et administrations doit tenir compte de l'accessibilité en transport public.

Un meilleur partage de l'espace public est aussi à prendre en compte dans une approche intégrée, notamment en réduisant la capacité des voiries de pénétration dans les grandes villes. L'espace récupéré doit être aménagé pour les transports publics, les cyclistes (pistes cyclables sûres) et les piétons (larges trottoirs et traversées confortables).

Il s'agit aussi de canaliser le trafic de transit sur les grands axes et de généraliser les zones 30 dans les quartiers d'habitation, mais aussi sur les larges avenues qui ont conservé une fonction d'habitat et/ou de commerce. Là où une simple zone 30 ne suffit pas à endiguer le trafic, il s'agit de mettre en œuvre des contraintes physiques (rétrécissement de la voirie ...).

Enfin, l'on pourrait introduire une hiérarchie entre les différents usagers : piétons, cyclistes, transports publics et transport privés.

16. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ?

Le transport public est considéré comme étant le moyen de transport le plus sûr, par distance parcourue. A cet effet, il convient de promouvoir une stratégie visant à opérer un transfert modal des transports individuels vers les transports publics.

De ontwikkeling van de steden, de toenemende conges tie en de verschillende factoren die de mobiliteit afremmen impliceren dat men ruimere strategieën moet opstellen om het gebruik van privéwagens tegen te gaan, met name door een algemene verbetering van de bereikbaarheid van de stadscentra, het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, het beheersen van de lokalisatie van de functies en activiteiten, rekening houdend met de mobiliteitsbehoeften die ze meebrengen.

Tot besluit moeten de stad als hoofdactor op het vlak van ruimtelijke ordening en haar deelwijken een eersterangsrol krijgen bij de implementatie van de stadsstrategieën.

Een beleid dat wonen in de stad en woningbouwprojecten aanmoedigt draagt eveneens bij tot een daling van het aantal pendelaars.

Voorts moet bij de vestiging van bedrijven en overheds-besturen rekening worden gehouden met de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Een betere verdeling van de openbare ruimte moet ook overwogen worden in een geïntegreerde aanpak, inzonderheid door de capaciteit van de invalswegen in de grote steden te verminderen. De ruimte die dat oplevert, moet gebruikt worden voor het openbaar vervoer, de fietsers (veilige fietspaden) en de voetgangers (brede stoepen en veilige overstekplaatsen).

Het is ook de bedoeling om het doorgaand verkeer te kanaliseren op de grote assen en om in de woonwijken de zones 30 te veralgemenen, wat ook moet gebeuren op de grote lanen, die een woon- en/of handelsfunctie behouden hebben. Op de plaatsen waar een gewone zone 30 niet volstaat om het verkeer in te dijken, moet men voor fysieke obstakels zorgen (vernauwing van de weg, enzovoort).

Ten slotte zou men een hiërarchie tussen de verschillende gebruikers kunnen invoeren : voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privévervoer.

16. Welke bijkomende maatregelen zou men kunnen treffen om de steden te helpen bij het aangaan van de uitdagingen waarmee het stedelijk vervoer geconfronteerd wordt op het vlak van de verkeersveiligheid ?

Het openbaar vervoer wordt beschouwd als het veiligste vervoermiddel per afgelegde afstand. Bijgevolg moet er een strategie worden uitgebouwd die ertoe strekt minder gebruik te maken van individueel vervoer en meer van openbaar vervoer.

En effet, le nombre de tués et d'accidentés de la route ne pourrait vraisemblablement se réduire de façon significative que par une diminution du volume du trafic routier.

Dès lors que l'augmentation de la sécurité pourrait aller de pair avec la substitution du transport en voiture individuelle par les transports publics, il convient certainement de prendre des mesures de dissuasion afin de freiner l'emploi de véhicules individuels et des mesures d'incitation destinées à augmenter l'attrait d'autres modes.

Par ailleurs, le respect du code de la route par les usagers forts doit faire l'objet d'importantes campagnes en termes de prévention et la répression des infractions devenir une priorité policière.

Enfin, dans cette optique, il convient de ne pas omettre le développement de stratégies parallèles, qui auraient pour effet de favoriser l'environnement, la qualité de la vie et la santé en général.

La Commission européenne pourrait insister auprès des utilisateurs de transports privés afin qu'ils prennent leurs responsabilités. A ce titre, environnement, sécurité et fluidité de la circulation semblent liés.

17. Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?

De par la menace objective que constituent les déficits en matière de sécurité et la diminution de la mobilité pour les villes européennes, nous souscrivons au lancement de campagnes d'informations favorisant la sensibilisation tous azimuts.

Cependant, la perspective de pouvoir offrir aux citoyens et aux exploitants une vue d'ensemble des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules implique que l'on définisse de manière précise les enjeux et les motifs de cette campagne.

En effet, il s'agit de toucher un public le plus large possible, de fédérer les actions qui sont déjà traitées isolément afin de démontrer en quoi elles sont liées.

Enfin, dans le cadre de ces campagnes régionales, nationales et internationales, il s'agit de concevoir et de développer des projets d'alternatives concrets aux problématiques soulevées.

Het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal gewonden ten gevolge van verkeersongevallen kan immers alleen aanzienlijk teruggedrongen worden door een vermindering van het wegverkeer.

Zodra meer veiligheid gepaard zou kunnen gaan met de overschakeling van individueel vervoer naar openbaar vervoer, moeten er uiteraard maatregelen genomen worden om het gebruik van het individueel vervoer te ontmoedigen en moeten er maatregelen genomen worden om de andere vervoermodi aantrekkelijk te maken.

Voorts moeten er grote preventiecampagnes op touw gezet worden om de sterke weggebruikers het verkeersreglement beter te doen naleven en de politiediensten moeten prioritair werk maken van de beteugeling van overtredingen.

In die optiek, mag men niet vergeten om parallelle strategieën te ontwikkelen, die het leefmilieu zouden sparen en de leefkwaliteit en de gezondheid in het algemeen verbeteren.

De Europese Commissie zou er bij de gebruikers van het privévervoer kunnen op aandringen dat ze hun verantwoordelijkheid nemen. Op dat vlak, lijken leefmilieu, veiligheid en verkeersvlotheid onlosmakelijk met elkaar verbonden.

17. Hoe kan men de exploitanten en de burgers beter informeren over de mogelijkheden, op het vlak van de veiligheid, die de moderne technieken bieden wat betreft het beheer van de infrastructuur en de voertuigen ?

Gelet op het duidelijke gebrek aan verkeersveiligheid en op de gebrekige mobiliteit in de Europese steden, staan we achter de campagnes om beter te sensibiliseren.

Om de burgers en de exploitanten evenwel een zicht te kunnen bieden op alle mogelijkheden, inzake verkeersveiligheid, die de moderne technologieën bieden voor het beheer van de infrastructuur en de voertuigen, moet men duidelijk aangeven wat er op het spel staat en moet men aangeven waarom er campagnes worden georganiseerd.

Men moet immers een zo ruim mogelijk publiek bereiken en de initiatieven die nu versnipperd zijn samenbrengen om aan te tonen dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

In het kader van die gewestelijke, nationale en internationale campagnes gaat het erom concrete, alternatieve projecten op touw te zetten voor de opgeworpen problemen.

18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?

La multiplication des possibilités d'être contrôlé induit généralement dans le chef des usagers un meilleur contrôle de la vitesse et du respect du code de la route tendant à augmenter la sécurité routière.

Si tant est que les excès de vitesse sont une des causes des accidents de la route, il convient d'inciter au respect des règles de roulage par l'augmentation des contrôles, ce afin de diminuer le nombre de blessés et de morts sur les routes, sans omettre les effets bénéfiques que cette diminution de vitesse entraînerait au niveau de la baisse de pollution.

Dès lors, la promotion et l'incitation à l'utilisation de dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse (caméras automatisées), complétés par des procédures permettant de traiter un grand nombre d'infractions par les entités de radars digitaux, permettraient d'augmenter encore l'efficacité du suivi des infractions. Les sanctions pour les excès de vitesse qui en découleraient doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Enfin, outre le financement de mesures préventives telles que les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, la réalisation de cartes des points noirs de la circulation, il convient, à l'instar de notre Région, de repenser l'aménagement des endroits dangereux par une politique d'aménagement du territoire proactive en visant en premier lieu, les abords d'école, la sécurisation des déplacements des cyclistes via des aménagements d'itinéraires cyclables et la création de sas aux feux.

19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?

Garantir la sécurité des usagers et de l'ensemble des citoyens est une ambition largement partagée. Les divergences qui existent en la matière portent essentiellement sur les moyens à mettre en œuvre. En effet, personne ne contestera l'utilité de la vidéosurveillance dans certains endroits tels les parkings, les escalators ou des passages souterrains. En revanche, imaginer surveiller tous les lieux publics par ce biais n'a pas de sens. En effet, sous couvert de prévention, on ne fait que bien souvent déplacer le problème ailleurs voire carrément empêter sur le respect de la vie privée des citoyens.

Par ailleurs, la vidéosurveillance est moins efficace qu'une présence humaine pour assurer sûreté et sécurité des transports urbains. Ainsi, la présence de stewards, de personnel des sociétés de transports en commun et une présence régulière de la police ont un impact très positif en matière de sûreté et de sécurité.

18. Moeten er – meer – onbemande en aan de stedelijke omgeving aangepaste camera's worden geplaatst ?

De verhoogde kans op controle leidt bij de gebruikers in het algemeen tot een lagere snelheid en een betere naleving van het verkeersreglement, met als gevolg dat de verkeersveiligheid verbeterd.

Overdreven snelheid is een van de oorzaken van verkeersongevallen. Men moet dus maatregelen nemen, te weten meer snelheidscontroles, om de verkeersregels te doen naleven en aldus het aantal gewonden en doden op de wegen te verminderen. Men mag ook niet vergeten dat snelheidsvermindering tot verminderde luchtverontreiniging zal leiden.

Meer onbemande snelheidscamera's en procedures om een groter aantal overtredingen vastgesteld door digitale camera's te behandelen, zouden het mogelijk maken om de follow-up van de overtredingen nog te verbeteren. De straffen voor snelheidsovertredingen moeten efficiënt, proportioneel en ontradend zijn.

De financiering van preventieve maatregelen zoals bewustmakingscampagnes voor de verkeersveiligheid, het opstellen van kaarten met zwarte punten inzake verkeersveiligheid, zijn niet de enige elementen. Naar het voorbeeld van ons Gewest, moet men ook denken aan de heraanleg van gevaarlijke punten door een proactief beleid inzake ruimtelijke ordening, met vooral aandacht voor de omgeving van scholen, de veiligheid van de fietsers via de aanleg van fietsroutes en de aanleg van wachtstroken voor fietsers aan de verkeerslichten.

19. Is videotoezicht een goed instrument in het kader van de veiligheid van het stadsvervoer ?

De veiligheid van de reizigers en van alle burgers garanderen is een ambitie die door veel mensen gedeeld wordt. De meningsverschillen in dat verband hebben voornamelijk betrekking op de in te zetten middelen. Niemand zal immers het nut van videotoezicht op bepaalde plaatsen, zoals parkeerruimtes, roltrappen of ondergrondse doorgangen, betwisten. Het heeft daarentegen geen zin om alle openbare plaatsen in het oog te houden. Onder het mom van preventie, verplaatst men vaak alleen maar het probleem en schendt men overigens vaak de privacy van de burgers.

Videotoezicht is overigens minder efficiënt dan menselijke aanwezigheid om de veiligheid van het stedelijke vervoer te garanderen. De aanwezigheid van stewards, personeel van openbaarvervoersmaatschappijen en een regelmatige aanwezigheid van de politie hebben zeer positieve gevolgen voor de veiligheid.

Dès lors, si nous souscrivons à l'installation de caméras de vidéosurveillance dans les lieux les plus exposés aux comportements antisociaux (parkings publics, parcs, stations de transports en commun souterraines ...), il incombe que cela se fasse dans le respect des garanties légales relatives à la vie privée des citoyens et certainement pas au détriment d'une présence accrue de personnel.

20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe ? En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration ?

La mise en place d'un observatoire de la mobilité urbaine au niveau européen qui organisera le traitement et la centralisation de données et d'informations en provenance des observatoires locaux, régionaux, nationaux, pourrait contribuer à l'optimisation, sous l'angle du développement durable, de l'utilisation des différents modes de transports réservés tant aux personnes qu'aux marchandises via la notion d'« échange de bonnes pratiques ». Ainsi, cet observatoire aurait en outre une mission de collecte et de diffusion des bonnes pratiques répondant ainsi à l'attente exprimée dans la question 10.

Les recherches et les conclusions de cet observatoire pourraient porter sur l'analyse et la diffusion de données relatives à la création et l'actualisation d'indicateurs permettant l'évaluation des politiques de mobilité, les interactions entre les mécanismes de métropolisation, l'évolution des modes de vie et de la mobilité ainsi que l'évolution de l'espace urbain sous l'angle des usagers, de la mobilité ou encore du développement des villes.

21. Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?

Au départ d'un état des lieux relatif aux aspects intégrés du caractère « durable » des transports urbains, la Commission européenne pourrait, en concertation avec les différents Etats membres, lancer les premières balises de plans prioritaires, tels qu'une campagne de promotion des alternatives vertes.

Dès lors, il semble opportun que des moyens supplémentaires, visant à promouvoir et surtout à soutenir le développement d'une mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement, soient dégagés.

Wij zijn het dus eens met de plaatsing van camera's op plaatsen waar antisociaal gedrag het meest voorkomt (openbare parkings, parken, ondergrondse stations van het openbaar vervoer ...), maar dat moet gebeuren met naleving van de wettelijke garanties inzake de privacy van de burgers en mag de aanwezigheid van personeel zeker niet verdringen.

20. Moeten alle betrokken partijen meewerken aan de ontwikkeling van een nieuwe mobiliteitscultuur in Europa ? Is de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, in navolging van het model van het Europese observatorium voor de verkeersveiligheid, een nuttig initiatief om die samenwerking te steunen ?

De oprichting van een observatorium voor stedelijke mobiliteit op Europees niveau, dat de verwerking en de centralisering van de gegevens en informatie uit lokale, gewestelijke, nationale observatoria zou organiseren, zou kunnen bijdragen tot de optimalisering, vanuit de invalshoek van duurzame ontwikkeling, van het gebruik van verschillende vervoerswijzen, zowel voor personen als voor goederen, via het begrip van de « uitwisseling van gedragscodes ». Dat observatorium zou bovendien de taak krijgen om de gedragscodes te centraliseren en te verspreiden, overeenkomstig de verwachtingen bedoeld in vraag 10.

Het onderzoek en de conclusies van dat observatorium zouden betrekking kunnen hebben op de analyse en de verspreiding van gegevens met betrekking tot de invoering en de bijwerking van indicatoren die kunnen dienen voor de evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de interacties tussen de mechanismen van metropolisering, de evolutie van levenswijzen en de mobiliteit, alsook de evolutie van de stedelijke ruimte vanuit de invalshoek van de gebruikers, de mobiliteit of nog, de ontwikkeling van de steden.

21. Hoe zouden de bestaande financiële instrumenten, zoals de structuurfondsen en het cohesiefonds, op een meer coherente manier gebruikt kunnen worden ten voordele van een geïntegreerd en duurzaam stedelijk vervoer ?

Op basis van een stand van zaken betreffende de geïntegreerde aspecten van het « duurzame » karakter van het stedelijk vervoer, zou de Europese Commissie, in overleg met de verschillende lidstaten, de eerste ijkpunten kunnen vaststellen voor prioritaire plannen, zoals een promotiecampagne voor groene alternatieven.

Het lijkt dan ook opportuun dat er extra middelen vrijgemaakt worden voor de bevordering van en vooral voor de steun aan de ontwikkeling van een stedelijke mobiliteit die milieuvriendelijker is.

22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

L'intensification du pôle Recherche & Développement constitue un appui nécessaire et indispensable à l'intensification et au développement actuel et futur du transport urbain propre et énergétiquement efficace. Il en va de même pour ce qui a trait aux mesures visant à encourager les plans de déplacement d'entreprises.

Sachant que la marche, le vélo et les transports collectifs représentent le transport urbain propre et énergétiquement efficace, les instruments fiscaux peuvent également avoir une influence non négligeable sur le marché des transports. L'avantage concurrentiel offert à la voiture individuelle par le biais de la défiscalisation des véhicules de société constitue une concurrence déloyale par rapport aux modes de déplacement respectueux de l'environnement.

23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?

La promotion de partenariats tant intra-européens qu'internationaux en matière de recherche et développement des STI permettraient d'aider à définir les contours des normes et activités de transfert de technologie. Il pourrait en aller de même pour le partage des connaissances visant les initiatives à prendre en matière de déploiement de technologies plus évoluées.

A côté de la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine, il pourrait ainsi s'avérer judicieux de mettre sur pied un pôle de recherche et de développement européen spécifiquement dédié à la mobilité urbaine. Cette sorte de « MIT européen » regrouperait des chercheurs de toute l'Europe et travaillerait en collaboration avec l'ensemble des universités et des centres de recherche publics et privés spécialisés dans ces matières, comprises dans un sens large (mobilité, technologie automobile, énergie, ...). A côté de ce volet de recherche appliquée, l'institut pourrait en outre endosser une mission d'études en politiques publiques liées à la mobilité urbaine. A titre d'exemple, des initiatives du type CIVITAS pourraient ainsi y être étudiées, évaluées et généralisées.

22. Welke steun kunnen de economische instrumenten, in het bijzonder de instrumenten gebaseerd op de markt, bieden voor een milieuvriendelijker en energetisch efficiënt stedelijk vervoer ?

De intensificering van het onderzoeks- en ontwikkelingscentrum vormt een noodzakelijke en onontbeerlijke steun voor de intensificering en de huidige en toekomstige ontwikkeling van het milieuvriendelijk en energetisch efficiënte stedelijk openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor al wat betrekking heeft op de maatregelen om de bedrijfsvervoerplannen te bevorderen.

Wetende dat het wandelen, de fiets en het openbaar vervoer voorbeelden zijn van milieuvriendelijk en energetisch efficiënt stedelijk vervoer, moeten de fiscale instrumenten ook een niet-verwaarloosbare invloed hebben op de markt van het vervoer. Het concurrentievoordeel voor de personenwagen via de defiscalisering van de bedrijfswagens is oneerlijke concurrentie tegenover de vervoerswijzen die milieuvriendelijk zijn.

23. Hoe zouden doelgerichte onderzoeksactiviteiten ertoe kunnen bijdragen om de beperkingen van de stad en de uitbreiding van het stedelijk vervoer met elkaar te verzoenen ?

De bevordering van partnerships, zowel intra-Europees als internationaal, inzake onderzoek naar en ontwikkeling van ITS-systeem zou kunnen helpen om de kijtlijnen vast te leggen van de normen en activiteiten inzake technologieoverdracht. Dat zou ook het geval kunnen zijn voor het delen van de kennis in het kader van de initiatieven die moeten worden genomen wat betreft de ontwikkeling van modernere technologieën.

Naast de oprichting van een Europees observatorium voor de stedelijke mobiliteit, zou het ook nuttig kunnen zijn om te zorgen voor een Europees research- en ontwikkelingscentrum dat zich specifiek zou bezighouden met de stedelijke mobiliteit. Dat soort van « Europees MIT » zou onderzoekers uit heel Europa kunnen samenbrengen en samenwerken met alle universiteiten en private of openbare onderzoekscentra die gespecialiseerd zijn in die aangelegenheden, breed opgevat (mobiliteit, autotechnologie, energie, ...). Naast dat toegepaste onderzoek, zou het instituut zich ook kunnen bezighouden met studies over het overheidsbeleid inzake stadsbewerking. Aldus zouden bijvoorbeeld initiatieven zoals CIVITAS kunnen worden bestudeerd, geëvalueerd en veralgemeend.

24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?

Dans la recherche de politiques efficaces en matière de développement de la mobilité urbaine, le péage urbain – et ce quels que soient ses modes d'application – qui tiendrait compte des paramètres sociaux en permettant une certaine finesse dans son application ne doit pas être la seule solution à tous les maux en matière de mobilité et de protection de l'environnement.

Par ailleurs, il conviendrait de promouvoir des mesures positives afin de réduire le trafic automobile, comme l'incitation à l'utilisation des transports en commun en élargissant la gratuité particulièrement au public fragilisé, la gestion rationnelle des emplacements de parking ou encore la mise en place de véritables circuits pour cyclistes.

Il existe aussi une série de mesures dites « dissuassives » autres que le système de péage urbain qui peuvent être mises en place, et notamment une politique de stationnement coordonnée pénalisant le stationnement de longue durée dans les zones de bureaux et une réflexion sur la fiscalité automobile.

Enfin, si cette option a tout de même réussi à faire des émules parmi certaines cités européennes, il convient de rappeler que certains instruments sont difficilement transposables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne, et ce au regard des spécificités et des particularités de certaines entités.

25. À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace ?

Une fois encore, ce sont les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs qui peuvent être qualifiés de propres et énergétiquement efficaces.

Les pouvoirs publics, principaux acteurs en matière de transport public, ne parviendront à développer des politiques efficientes en matière de transport urbain propre et énergétiquement efficace, que s'ils disposent des outils indispensables à leur mise en œuvre.

24. Moet men de steden ertoe aansporen om stadstol in te voeren ? Is er een algemene en/of specifieke aanpak op dat vlak nodig ? Zouden de inkomsten moeten worden bestemd voor de verbetering van het stedelijk openbaar vervoer ? Zouden de externe kosten moeten worden geïnternaliseerd ?

In de zoektocht naar een doeltreffend beleid inzake de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit, mag de stadstol – en de mogelijke toepassingswijzen ervan – die rekening zou houden met sociale parameters, door bij de toepassing ervan een zekere verfijning mogelijk te maken, niet als enige oplossing naar voren worden geschoven voor alle problemen inzake mobiliteit en inzake de bescherming van het leefmilieu.

Bovendien moet men positieve maatregelen bevorderen om het autoverkeer terug te dringen, zoals het aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer, door het gratis openbaar vervoer uit te breiden, inzonderheid naar kwetsbare groepen toe, door het rationeel beheer van de parkeergelegenheid of door het aanleggen van echte fietsroutes.

Er bestaan vele andere ontradende maatregelen dan stadstol, inzonderheid een gecoördineerd parkeerbeleid waarbij langparkeren in kantoorgebieden wordt bestraft, of maatregelen op het vlak van de autobelasting.

En ofschoon die maatregel toch ingang vindt in een aantal Europese steden, moet er toch aan herinnerd worden dat sommige maatregelen moeilijk toe te passen zijn in heel de Europese Unie, rekening houdend met de typische eigenschappen van sommige plaatsen.

25. Wat zou, op langere termijn, de toegevoegde waarde kunnen zijn van een gerichte Europese steun aan de financiering van milieuvriendelijk stedelijk vervoer dat energetisch efficiënt is ?

Eens te meer zijn het de verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer die als milieuvriendelijk en energetisch efficiënt bestempeld kunnen worden.

De overheid, die de voornaamste actor inzake openbaar vervoer is, kan alleen maar een efficiënt beleid inzake milieuvriendelijk en energetisch efficiënt openbaar vervoer ontwikkelen als zij over de noodzakelijke instrumenten beschikt voor de uitvoering ervan.

Les transformations et les adaptations liées à la promotion du transport vert requièrent des investissements importants.

Le Greffier,

Serge GOVAERT

Le Président,

Eric TOMAS

De aanpassingen voor de bevordering van « groen » ver-voer vereisen grote investeringen.

De Griffier,

Serge GOVAERT

De Voorzitter,

Eric TOMAS

0308/0911
I.P.M. COLOR PRINTING
☎ 02/218.68.00